

# Conflitos emperram Lei de Modernização dos Portos

Foto de Valter Monteiro

A113147  
Rogéria Gomes

A Lei de Modernização dos Portos, nº 8.630, sancionada em 25 de fevereiro de 1993 com a finalidade de dinamizar e dar maior competitividade aos portos brasileiros, tem encontrado uma série de resistências para ser efetivamente implantada. No Espírito Santo, representantes dos trabalhadores e das empresas responsáveis pela movimentação de cargas nos portos já realizaram mais de 50 reuniões de negociação na tentativa de chegar a um consenso sobre a aplicação da lei, mas ainda não conseguiram eliminar os conflitos existentes.

O último dia 1º de julho foi uma data decisiva para as negociações e culminou com a deflagração de uma greve, que teve duração de dois dias, e gerou prejuízo da ordem de R\$ 500 mil para as empresas responsáveis pelas cargas que deixaram de ser movimentadas durante a paralisação. O motivo da greve, segundo justificaram os trabalhadores, foi o fato de os operadores portuários estarem utilizando, para executar serviços nos portos, mão-de-obra contratada através de empreiteiras, o que contraria o Decreto 1.886, de 2 de fevereiro de 1996.

Segundo o decreto, a partir de 1º de julho só poderiam ingressar na área portuária, para executar serviços, trabalhadores registrados e cadastrados junto ao Órgão Gestor de Mão-de-obra (Ogmo) que, segundo prevê a Lei 8.630, é o órgão responsável pelo fornecimento da mão-de-obra solicitada pelos operadores portuários. Os empregados suspenderam suas atividades argumentando que as empreiteiras continuavam atuando nesta data. Dois dias após o início da paralisação eles retomaram o trabalho mas deram prazo até amanhã para que se estabeleça regras de transição para a saída definitiva das empreiteiras da execução de serviços nos portos.

O presidente do Sindicato dos Operadores Portuários do Espírito Santo (Sindiopes), José Luiz Canejo, informou que os trabalhadores de empreiteiras estavam sendo requisitados para fazer o trabalho de apeação, despeação e escoramento de carga nos navios, já que as categorias de obreiros que atuam na área portuária se recusavam a fazê-los. Agora, entretanto, os trabalhadores da área portuária, representa-



O controle da mão-de-obra avulsa tem provocado greves e é uma das dificuldades à implantação da Lei 8.630

dos por seis sindicatos distintos, estão dispostos a reassumir estes serviços.

## Gestão

O presidente do Sindiopes acha natural que as negociações para aplicação da Lei 8.630 gerem conflitos entre operadores e trabalhadores. Afinal, segundo observou, a lei está tentando mudar um modelo de gestão portuária que tem meio século de história. "Apesar das dificuldades, conseguimos avançar mais nos últimos seis meses do que conseguimos em 50 anos", acrescentou ele, lembrando que o Espírito Santo foi o segundo Estado do país a conseguir, em março deste ano, fechar uma convenção coletiva de trabalho a partir

de negociação regionalizada (anteriormente a negociação se dava em nível nacional e não levava em conta as particularidades de cada região).

As negociações entre operadores e trabalhadores portuários vão muito além das questões relativas ao recrutamento da mão-de-obra. Passam também pela exigência da multifuncionalidade do trabalhador portuário, prevista na Lei de Modernização, e por alterações no sistema de remuneração. Atualmente, cerca de 70% a 80% da remuneração percebida pelos trabalhadores que atuam nos portos correspondem a ganhos de produtividade, mas a forma de aferir os ganhos de cada um é a mesma utilizada décadas atrás, não levando em conta a mo-

dernização tecnológica dos portos nos últimos anos, que passou a exigir menor esforço na execução das tarefas.

A multifuncionalidade prevista na Lei 8.630 propõe que não haja distinção entre as categorias de trabalhadores portuários e que uma mesma pessoa saiba executar todos os serviços. Atualmente há seis categorias de trabalhadores atuando nos portos: capatazia, estiva, conferência de carga, conserto de carga, vigilância de embarcações e bloco (limpeza e conservação de embarcações). A meta é que todos sejam multifuncionais e possam executar todas as tarefas, mas essa transição, segundo a lei, vai se dar de forma planejada, com treinamento para os trabalhadores.

# Ogmo aponta resistência ao controle

O gerente executivo do Órgão Gestor de Mão-de-Obra (Ogmo), comandante Gilson Antônio Victorino da Silva, atribui a dificuldade de implantação da Lei 8.630 à resistência ao Ogmo. Questionado sobre a origem da resistência, ele preferiu não opinar, mas salientou que o poder de controle sobre a mão-de-obra avulsa, atribuído ao órgão, desagradou às categorias que atuam na orla portuária.

O Ogmo foi criado pela Lei 8.630 para ser responsável pelo gerenciamento da mão-de-obra. Significa que os operadores portuários que necessitam de mão-de-obra têm de solicitá-la a este órgão, e não mais aos sindicatos de trabalhadores. O comandante Victorino salientou que até 1990 a gestão da mão-de-obra no setor portuário era atribuição da Delegacia Regional Marítima (DRM), que foi extinta naquele ano.

Com a extinção da DRM, ficou acertado que a Delegacia Regional do Trabalho responderia por essa função, mas a DRT nunca a assumiu de fato. Aconteceu, então, segundo explicou o secretário executivo do Ogmo, que ficou um vácuo de autoridade nessa área de gestão de mão-de-obra, papel que foi indevidamente assumido pelos sindi-

catos trabalhistas, que passaram a ser os gestores do trabalho, atuando como se fossem patrões.

A Lei 8.630 é de 1993 mas pelo menos até o final de junho a hegemonia dos sindicatos na gestão de mão-de-obra estava mantida. A transferência da gestão do trabalho portuário dos sindicatos para o Ogmo vem sendo negociada, mas ainda não se deu por completo. A Lei 8.630 estabeleceu que somente trabalhadores registrados e cadastrados no órgão poderiam atuar no porto e alguns, os

Decretos 1.596/95 e e 1886/96, que complementam esta lei, estabeleceram o dia 1º de julho como o prazo limite para que só estes trabalhadores tivessem acesso à área dos portos.

## Habilitação

Estão cadastrados no Ogmo 2.056 trabalhadores de várias categorias que atuam na orla portuária. Este número representa 56% do total de sindicalizados, que soma 3.669 nos seis sindicatos existentes em Vitória. O comandante Victorino explicou que,

## Situação dos trabalhadores

Categoria	Sindicalizados	Registrados	Cadastrados	Reg. e Cad.
Estivadores .....	1.050	642	118	760
Arrumadores .....	1.300	644	267	911
Suport * .....	1.100	—	—	—
Conferentes .....	136	89	39	128
Consertadores .....	51	15	30	45
Vigias .....	32	31	—	31
Bloco .....	—	124	49	173
Capatazia .....	—	8	—	8
Total .....	3.669	1.553	503	2.056

■ Este é o Sindicato Unificado da Orla Portuária, que reúne as categorias de guindasteiros, bloco, portuários e capatazia. Dos 1.100 filiados do Suport, 600 são empregados da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa), não carecendo de registro ou cadastro junto ao Ogmo, e os demais são trabalhadores avulsos.

pela Lei de Modernização dos Portos, estes 2.056 são os trabalhadores que podem atuar na orla portuária. Dos 1.613 sindicalizados restantes, cerca de 600 são dos quadros da Companhia Docas do Espírito Santo e, portanto, não constituem mão-de-obra avulsa, e os 1.013 restantes, pelo que prevê a Lei 8.630, não estão habilitados para atuar no porto.

O coordenador da Intersindical dos Trabalhadores da Orla Portuária, Jetro Dantas, salientou que a demanda por serviços portuários no Espírito Santo é suficiente para absorver toda a mão-de-obra registrada e cadastrada no Ogmo e é possível que ainda se precise de mais gente. A Intersindical representa os seis sindicatos de categorias portuárias existentes no Estado (Estiva, Arrumadores, Conferentes, Consertadores, Vigias e o Suport, que é o sindicato unificado que reúne guindasteiros, capatazia e bloco).

Os representantes dos trabalhadores convocaram para quarta-feira uma nova reunião com os representantes das empresas responsáveis pela movimentação de carga nos portos para dar prosseguimento às negociações visando à aplicação da Lei de Modernização dos Portos.